ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

SOMMAIRE DU PLAN D'ENTREPRISE 2004-2008
SOMMAIRE DU BUDGET DE FONCTIONNEMENT 2004
SOMMAIRE DU BUDGET DES IMMOBILISATIONS 2004

Le 12 février 2004

Administration de pilotage des Grands Lacs

SOMMAIRE DU PLAN D'ENTREPRISE 2004-2008,
DU BUDGET DE FONCTIONNEMENT 2004 ET
DU BUDGET DES IMMOBILISATIONS 2004
COMME ILS ONT ÉTÉ APPROUVÉS PAR LE MINISTRE DES TRANSPORTS
ET LE CONSEIL DU TRÉSOR
LE 10 DÉCEMBRE, 2003 C.T. rec. 831036

SOMMAIRE DU PLAN D'ENTREPRISE

MANDAT

L'Administration de pilotage des Grands Lacs, Limitée a été établie en février 1972 en vertu de la *Loi sur le pilotage*, constituée en société à responsabilité limitée en mai 1972 et maintenue en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*. Jusqu'au 1er octobre 1998, elle exerçait son activité sous le nom d'Administration de pilotage des Grands Lacs, Limitée. Conformément à la *Loi maritime du Canada* qui a reçu la sanction royale le 11 juin 1998, elle a acquis le nom d'Administration de pilotage des Grands Lacs et est réputée avoir été établie en vertu du paragraphe 3(1) de la *Loi sur le pilotage*. L'Administration est une société d'État et est désignée à l'annexe III, première partie, de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Le 1er octobre 1998, l'Administration a cessé d'être une filiale de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et a amorcé un processus visant à abandonner sa charte en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*.

Les buts de l'Administration sont d'établir, d'exploiter, d'entretenir et d'administrer un service de pilotage sûr et efficace dans les eaux canadiennes désignées. La *Loi sur le pilotage* énonce que les tarifs doivent être justes, raisonnables et suffisants de manière à permettre à l'Administration, avec tout revenu provenant d'autres sources, d'assurer son autonomie financière.

L'Administration est exempte du paiement d'impôts sur le revenu.

L'Administration n'est pas un mandataire de Sa Majesté.

Le président de l'Administration est nommé par décret du Gouverneur en conseil, sous la recommandation du ministre des Transports. Le directeur général est sélectionné par le conseil d'administration et nommé par décret du Gouverneur en conseil avec la recommandation du ministre des Transports. Le directeur général assure la direction de l'Administration et a pleine autorité sur ses activités.

POUVOIRS

Pour s'acquitter de ses responsabilités, l'Administration a promulgué des règlements, approuvés par décret, en vertu de la *Loi sur le pilotage*, concernant :

1. l'établissement de zones de pilotage obligatoire;
2. la prescription des navires ou des catégories de navires soumis au pilotage obligatoire;
3. la prescription des catégories de brevets et de certificats de pilotage qui peuvent être attribués;
4. la prescription des tarifs des droits de pilotage à verser à l'Administration pour les services de pilotage.

BUTS

Les buts généraux de l'Administration se résument ainsi :

- dispenser des services de pilotage et des services connexes rentables, sûrs, fiables et complets dans la région dont elle est chargée;

- promouvoir l'utilisation efficace de ses installations, de son équipement et de son expertise en appliquant ces ressources de façon productive dans les domaines et les régions géographiques qu'elle juge appropriés, et ce, à des fins de sécurité pour la navigation;

- fournir les services énumérés ci-dessus dans un contexte commercial où le but consiste à atteindre et à maintenir l'autonomie financière, tout en assurant le meilleur coût possible aux usagers;

- être sensible aux politiques écologiques, sociales et économiques établies par le gouvernement.

DESCRIPTION DES ACTIVITÉS

À des fins de sécurité, l'Administration exploite un service de pilotage maritime dans toutes les eaux canadiennes des provinces d'Ontario, du Manitoba et de Québec, au sud de l'entrée septentrionale de l'écluse de Saint-Lambert.

Pour assurer ce service, l'Administration affecte des pilotes, qu'elle embauche, aux navires qui entrent dans la région et qui sont soumis au pilotage obligatoire. Ce travail est effectué à l'aide de bateaux-pilotes obtenus par contrat et de services de répartition, ces deux interventions étant contrôlées depuis l'administration centrale de pilotage à Cornwall et le bureau régional à Port Weller, Ontario.

L'Administration doit coordonner ses efforts et ses activités avec d'autres organismes, dont la Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent et la United States Seaway Development Corporation, qui assurent le fonctionnement des écluses et le maintien des systèmes de contrôle de la navigation dans la région; la Garde côtière canadienne, qui fournit des aides à la navigation; la Garde côtière des États-Unis, qui s'occupe du pilotage américain dans les eaux internationales.

La région de pilotage des Grands Lacs comprend :

- la circonscription de Cornwall
- la circonscription internationale n° 1
- le lac Ontario
- la circonscription internationale n° 2 (y compris le canal Welland)
- la circonscription internationale n° 3 (y compris les lacs Huron, Michigan et Supérieur)
- le Port de Churchill, Manitoba

EXAMEN DE LOFFICE DES TRANSPORTS DU CANADA (OTC) SUR LE PILOTAGE -PLAN D'ACTION

Les recommandations suivantes ont été présentées dans la lettre du ministre des Transports adressée au président de l'Administration le 15 novembre 1999, et correspondent spécifiquement aux recommandations de l'O.T.C. telles que présentées dans son rapport au Parlement intitulé "Examen ministériel de questions de pilotage demeurées en suspens".

Recommandation	État
L'Administration est tenue d'élaborer et d'adopter une méthode de gestion des risques de pilotage pour désigner ou réévaluer les zones de pilotage obligatoire. À tous les cinq ans, l'Administration fera l'évaluation de chaque zone de pilotage obligatoire et, en consultation avec les usagers, les zones de pilotage obligatoire où certains facteurs ou conditions ont changé, justifiant la réévaluation de la désignation, la méthode de gestion des risques sera utilisée.	Transports Canada a élaboré une méthode fondée sur d'évaluation des risques que doivent suivre les quatre administrations pour faire la révision des zones de pilotage obligatoire. L'APGL a entamé le processus de révision des zones de pilotage obligatoire qui devrait être terminée à l'hiver 2004.
L'Administration est tenue d'élaborer et de mettre en oeuvre un système équitable et raisonnable en vue d'évaluer les compétences des pilotes et la qualité de leurs services. Ces évaluations devront être effectuées à des intervalles réguliers, au moins tous les cinq ans.	Le processus d'élaboration d'un système pour évaluer les compétences des pilotes et la qualité de leurs services a été menée à bonne fin et a vu que les 26 premiers pilotes terminent l'évaluation. Ce processus a été entamé avec l'entière collaboration des pilotes.
Le *Règlement de l'Administration de pilotage des Grands Lacs* doit être modifié afin de resserrer les conditions permettant d'exempter des navires du pilotage obligatoire dans la région des Grands Lacs.	L'Administration suit la méthode fondée sur l'évaluation des risques pour répondre à cette exigence et a terminé son examen. La recommendation sera publiée dans la Gazette en printemps 2004
Le Ministre recommande que l'Administration, en partenariat avec les pilotes et toutes les parties concernées, examine à des intervalles réguliers tous les aspects de ses opérations, et qu'elle rende compte au ministre des Transports, dans son rapport annuel, des mesures précises qu'elle a prises pour augmenter l'efficacité des services et réduire les coûts. Bien qu'une somme de travail considérable ait été abattue à cette égard, cet examen devrait constituer un objectif permanent.	Cet exercice a été effectué et sera répété.
Le Ministre exige que l'Administration procède à des consultations périodiques auprès des parties concernées au sujet des questions financières, opérationnelles et de planification et qu'elle explique, dans son rapport annuel au Parlement, son plan de consultation et la mise en oeuvre de ce plan.	En 2000, l'Administration a convoqué les parties concernées à une réunion annuelle et a répété cet exercice en 2001, 2002 et 2003.
Le Ministre recommande que l'Administration de pilotage des Grands Lacs élabore une méthode structurée de traitement des plaintes et rende compte de sa mise en oeuvre dans son rapport annuel 2000.	Une méthode structurée de traitement des plaintes a été mise en place en 2000 et maintenue en 2001, 2002 et 2003. L'Administration a reçu quelques plaintes d'usagers, mais chacune a été traitée de façon satisfaisante.
Le Ministre exige que l'APGL et l'industrie du transport maritime élaborent un système permettant la diffusion rapide de	L'Administration et l'industrie du transport maritime ont discuté de cette recommandation, mais n'ont pas encore établi un système officiel.

renseignements pratiques sur les incidents mineurs.	L'Administration rendra compte des progrès accomplis dans ce dossier dans son rapport annuel 2004.
L'Administration doit, pour des raisons de transparence, fournir les raisons qui justifient tout rejet d'une demande de dispense.	L'Administration s'est conformée à cette exigence.
L'Administration doit dorénavant indiquer dans son rapport annuel l'état du bassin de candidats pilotes qualifiés.	L'Administration a présenté dans ses rapports annuels de 1999, 2000, 2001, 2002 et 2003 des renseignements sur l'état du bassin de candidats pilotes qualifiés.

HYPOTHÈSES UTILISÉES DANS L'ÉLABORATION DU PLAN D'ENTREPRISE

VOLUME DE TRAFIC

Le service de pilotage est maintenant offert presque uniquement aux navires transocéaniques, bien qu'on ait remarqué une utilisation plus régulière des services de pilote chez les pétroliers canadiens. Depuis le début des années 1980, le nombre d'affectations de pilote n'a cessé de diminuer. Cette tendance à la baisse a été contrée grâce à des augmentations du nombre d'affectations de 8 p. 100 en 1993 par rapport à 1992 et de 42 p. 100 en 1994 par rapport à 1993. Le niveau de trafic en 1995 a diminué de 21 p. 100 par rapport à 1994, tandis que celui de 1996 a augmenté de 13 p. 100 par rapport à 1995 et celui de 1997, de 4 p. 100 par rapport à 1996. Pour des raisons inhabituelles et inattendues, le volume de trafic en 1998 a dépassé de 26 p. 100 celui de 1997. Du fait que la menace d'une loi sur les quotas et de pénalités tarifaires d'importation planait sur les importations d'acier, un volume élevé d'acier est entré dans les Grands Lacs avant l'adoption des mesures proposées. La suite des événements a depuis confirmé que les propositions visant à limiter l'importation d'acier ne se sont jamais concrétisées et ont occasionné, de fait, une plus grande importation d'acier. Les affectations canadiennes ont été anormalement plus élevées en 1998 étant donné que deux des circonscriptions internationales ne disposaient pas d'un nombre suffisant de pilotes américains pour leurs affectations respectives, d'où le recours aux pilotes canadiens pour assumer l'excédent de trafic. En 1999, les États-Unis ont accru le nombre de pilotes de sorte qu'ils peuvent maintenant satisfaire à la demande.

L'importation d'acier et l'exportation de céréales devraient se maintenir aux niveaux de 1997 pendant le reste de 2003 ainsi qu'en 2004 et au-delà. On prévoit que le volume de trafic de 2003 sera de 10 p. 100 inférieur à celui de 2002.

Selon les prévisions émises par la Direction des statistiques et prévisions maritimes et de surface de Transports Canada, le volume de trafic pour les années 2004 à 2008 sera semblable à celui de 2003.

Le volume de trafic maritime au cours de la période de planification dépendra largement de l'exportation de céréables et du mouvement de l'acier dans les ports des Grands Lacs. Le niveau de trafic depuis le canal Welland jusqu'aux ports des lacs supérieurs constitue un facteur important dans la production de revenus.

Le nombre d'affectations prévu pour 2004 est de 6 800. Or, il est à noter que la taille et la destination des navires sont également des indicateurs de revenus et peuvent également avoir une incidence sur les revenus. Même si l'Administration ignorait le nombre total d'affectations pour 2003 au moment de la préparation de ce plan, elle estime, en fonction des six premiers mois de la saison, qu'environ 6 800 affectations seront enregistrées.

	1997 résultats réels	1998 résultats réels	1999 résultats réels	2000 résultats réels	2001 résultats réels	2002 résultats réels	2003 prévision	2004-2008 planifié
Affectations	7 192	9 085	8 108	8 605	7 879	7 510	6 800	6 800
Variation en pourcentage	+4 %	+26 %	-10 %	+6 %	-8%	-5%	-10%	- %

NIVEAUX TARIFAIRES

Tableau sommaire des modifications tarifaires

Résultats réels									Planifiés		
1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004-2008
(1) 1,5%	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	(2) -5 %	(3) -5 %	0 %	(4) +3%	(5) +8,5%	(6)

(1) Augmentation tarifaire de 2,5% publiée en décembre 1993 et une diminution des tariffs de 1% en 1993.
(2) Réduction de 5 p. 100 appliquée aux secteurs canadiens.
(3) Nouvelle réduction de 5 p. 100 dans la seconde année.
(4) Hausse tarifaire globale de 3 p. 100 (hausse appliquée aux circ. de Cornwall et du lac Ontario)
(5) Hausses tarifaires globales de 3 p. 100 en 2003 (hausses appliquées aux circ. de Cornwall et du lac Ontario) et nouvelle hausse tarifaire de 1 p. 100 en 2003 (hausse appliquée à la circ. internationale n° 2), ainsi qu'une hausse globale de 4,5 p. 100 en août 2003.
(6) Hausse globale de 4,5 % en 2004 et une baisse globale de 2 % par année de 2005 à 2008

Tableau sommaire de l'inflation
selon l'Indice des prix à la consommation

1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Estimation 2004-2008
2,5%	1,8 %	2,1 %	1,3 %	1,3 %	1,4 %	1,8 %	1,6 %	2,7%	2,5%	2,0%

Note : Les résultats réels proviennent de Statistiques Canada et les prévisions, d'un observateur de la Banque canadienne impériale de commerce.

AUGMENTATIONS SALARIALES

Les quatre (4) conventions collectives conclues avec les corporations de pilotes et négociées pour une période de trois (3) ans, ont cessé d'être en vigueur le 31 mars 2002. Les augmentations salariales se situaient en moyenne à 3 p. 100 par année. L'Administration a renouvelé une des quatre conventions collectives de pilotes et en est aux dernières étapes des négociations avec les trois autres groupes. La convention ratifiée, qui sera en vigueur pour une période de cinq ans prenant fin en mars 2007, prévoit des augmentations salariales moyennes de 2¼ p. 100. L'Administration prévoit conclure des ententes similaires avec les trois autres groupes. Le plan d'entreprise est préparé en fonction d'une hausse salariale pour le coût de la vie accordée aux cadres et aux pilotes en 2004 et 2005.

Le contrat conclu avec l'Alliance de la fonction publique du Canada, qui comprend le personnel de bureau et les répartiteurs, a cessé d'être en vigueur le 30 juin 2003. Les négociations en vue du renouvellement de cette convention collective débuteront au début de 2004. L'Administration prévoit à son budget, des hausses pour le coût de la vie pour ce groupe d'employés.

NOMBRE DE PILOTES

Dans le domaine de la navigation maritime, les navires vont et viennent dans le réseau de façon imprévue, dans des conditions météorologiques et ambiantes parfois mauvaises. Il faut donc une infrastructure qui puisse assurer la sécurité, fournir des pilotes sur demande (même aux navires dispensés du pilotage obligatoire) et faire face aux flux de trafic irréguliers. Toutefois, l'Administration ne pourra peut-être pas assurer ce service à l'avenir puisque son objectif d'autonomie financière ne lui

permet pas d'embaucher des pilotes supplémentaires pour contrebalancer les augmentations soudaines et temporaires du volume de trafic.

L'Administration croit que le nombre de pilotes établi en 2003 permettra de desservir le trafic prévu pour la période allant de 2004 à 2008. Ce nombre a été réduit de six (6) en 2003 et sera réduit de trois autres en 2004, ce qui représente une réduction totale de 13 % depuis 2001. Durant les périodes de pointe isolées, les demandes en pilote ne peuvent être satisfaites, ce qui entraîne des retards pour la navigation. Comme elles l'ont fait depuis 1994, l'Administration et l'industrie maritime doivent accepter que se produisent certains retards puisque les coûts associés à l'élimination de tous les retards risqueraient d'être considérables.

RESTRUCTURATION OPÉRATIONNELLE MAJEURE

En août 2003, l'Administration a annoncé qu'elle procédait à une restructuration majeure de ses fonctions de répartition et d'exploitation. L'APGL fait la répartition de ses pilotes à partir de deux centres des opérations. À compter de 2004, cela s'effectuera à partir d'un seul emplacement à Cornwall, Ontario, ce qui mettra un terme à toutes les opérations au bureau de Port Weller. La restructuration n'aura aucun impact négatif sur le fonctionnement de l'Administration; en fait, cela lui permettra de prendre de meilleures décisions quant à la répartition des pilotes. L'Administration supprimera trois postes au niveau des opérations, ce qui lui permettra d'économiser 150 000 $ dès la première année. Il se peut qu'on procède à d'autres réductions à l'avenir, une fois que le regroupement sera terminé et qu'il y aura synergie.

AUTRES FACTEURS

(i) L'Administration continuera d'examiner ses frais d'exploitation et réduira ses dépenses, où cela est possible, comme elle l'a fait dans le passé. Elle examinera le nombre de pilotes en fonction de la demande et ne recrutera d'autres pilotes que lorsqu'il sera évident qu'une augmentation du volume de trafic est susceptible de se maintenir.

(ii) L'état des résultats pour la période de planification est basé sur une saison de navigation qui n'excédera pas une moyenne de 270 jours.

(iii) Il est difficile de faire des prévisions inflationnistes vu l'incertitude des événements futurs et le rythme auquel l'inflation se répercute sur les frais d'exploitation. L'Administration préparera le plan quinquennal en se basant sur un indice moyen du coût de la vie de 2 p. 100. Il s'agit d'une estimation prudente, la meilleure que l'on puisse faire à ce moment-ci.

POLITIQUES FINANCIÈRES

Le paragraphe 33 (3) de la *Loi sur le pilotage* exige que l'Administration établisse des tarifs qui, avec tout revenu provenant d'autres sources, lui procureront un revenu suffisant pour assurer son autonomie financière.

Ce même paragraphe exige aussi que les tarifs des droits de pilotage soient justes et raisonnables.

Lorsqu'il n'est pas possible de concilier ces deux exigences, l'Administration veut, conformément à sa politique, que la priorité soit accordée au principe des tarifs justes et raisonnables. Même si elle s'est fixé comme but l'autonomie financière, elle n'entend pas l'atteindre nécessairement chaque année (ou chaque période) aux dépens du principe des tarifs « justes et raisonnables ».

Son surplus de fonds permettra à l'Administration d'assurer son autonomie financière tout en établissant des tarifs justes et raisonnables. Elle n'aura donc pas à compter sur les fonds publics, dont l'élimination est d'ailleurs prévue par une décision de principe de Transports Canada ainsi que dans la *Loi maritime du Canada*. Au cours des dix dernières années, soit depuis 1993, l'Administration a été en mesure de limiter les hausses tarifaires à un taux de 13 % de moins que l'inflation.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

PLAN D'ENTREPRISE

BILAN
(en milliers)

	REEL 2002	PREVISION 2003	BUDGET 2004	PREVISION 2005	PREVISION 2006	PREVISION 2007	PREVISION 2008
ACTIF							
ACTIF COURANT							
CAISSE ET PLACEMENTS	327 $	219 $	207 $	283 $	259 $	278 $	318 $
COMPTES DEBITEURS	2 690	2 421	2 744	2 800	2 856	2 913	2 971
	3 017	2 640	2 951	3 083	3 115	3 191	3 289
PLACEMENTS À LONG TERME							
PLACEMENTS À LONG TERME	2 506	502	277	242	295	338	391
PLACEMENTS - PRESTATIONS DE CESSATION D'EMPLOI	3 033	3 037	3 262	3 547	3 844	4 151	4 469
BIENS IMMOBILISÉS	917	996	1 096	1 171	1 246	1 321	1 396
MOINS : AMORTISSEMENT CUMULÉ	(721)	(791)	(851)	(911)	(971)	(1 031)	(1 091)
	196	205	245	260	275	290	306
TOTAL DE L'ACTIF	8 752 $	6 384 $	6 735 $	7 132 $	7 529 $	7 970 $	8 443 $
PASSIF							
COMPTES CRÉDITEURS ET CHARGES À PAYER	4 370 $	3 667 $	3 740 $	3 815 $	3 891 $	3 969 $	4 048 $
PRESTATIONS DE CESSATION D'EMPLOI CONSTATÉES PAR RÉGULARISATION	2 738	3 037	3 262	3 547	3 844	4 151	4 468
TOTAL DU PASSIF	7 108	6 704	7 002	7 362	7 736	8 120	8 516
AVOIR DES ACTIONNAIRES							
ACTIONS ORDINAIRES	-	-	-	-	-	-	-
CAPITAL D'APPORT	82	82	82	82	82	82	82
BÉNÉFICES NON RÉPARTIS	1 562	(402)	(349)	(312)	(288)	(232)	(155)
	1 644	(320)	(267)	(230)	(206)	(150)	(73)
TOTAL DU PASSIF ET DE L'AVOIR	8 752 $	6 384 $	6 735 $	7 132 $	7 529 $	7 970 $	8 443 $

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

PLAN D'ENTREPRISE

(en milliers)

	RÉEL	PRÉVISION	BUDGET	PRÉVISION	PRÉVISION	PRÉVISION	PRÉVISION
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
RECETTES							
DROITS DE PILOTAGE	12 666 $	10 983 $	12 822 $	13 078 $	13 340 $	13 607 $	13 879 $
PLACEMENTS	243	165	25	25	25	25	25
DIVERS	123	135	150	150	150	150	150
TOTAL	13 032 $	11 283 $	12 997 $	13 253 $	13 515 $	13 782 $	14 054 $
DÉPENSES							
SALAIRES - PILOTES	8 835 $	7 459 $	7 513 $	7 682 $	7 855 $	8 012 $	8 172 $
AVANTAGES SOCIAUX - PILOTES	1 493	1 420	1 281	1 310	1 339	1 336	1 363
SALAIRES - EXPLOITATION	743	736	804	818	831	844	856
AVANTAGES SOCIAUX - EXPLOITATION	172	175	144	147	151	154	157
FRAIS DE DÉPLACEMENT	825	750	775	791	806	822	839
BATEAUX-PILOTES	465	525	536	548	557	568	579
TRANSPORT TERRESTRE	339	275	276	281	286	292	298
PRESTATIONS DE CESSATION D'EMPLOI CONSTATÉES PAR RÉGULARISATION	-	350	370	378	387	395	402
PRESTATIONS DE CESSATION D'EMPLOI PAYÉES	206	-	-	-	-	-	-
COMMUNICATIONS	56	56	46	46	46	50	50
SERVICES DE RÉPARTITION	154	155	150	150	150	150	150
SERVICES PUBLICS ET FOURNITURES	111	110	110	110	110	110	110
FORMATION	30	72	75	75	75	75	75
SUPPLÉMENT D'ASSURANCE-VIE	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL	13 429 $	12 082 $	11 877 $	12 133 $	12 392 $	12 608 $	12 851 $
MARGE D'EXPLOITATION	(397) $	(799) $	1 120 $	1 120 $	1 123 $	1 174 $	1 203 $
DÉPENSES ADMINISTRATIVES							
SALAIRES	442 $	435 $	437 $	447 $	457 $	466 $	475 $
AVANTAGES SOCIAUX	109	110	110	112	115	117	120
SERVICES PUBLICS ET LOYER	90	90	90	90	90	90	90
EMPLOYÉS RETRAITÉS	16	20	15	14	12	10	10
JETONS DE PRÉSENCE	129	130	130	133	135	138	141
FRAIS DE DÉPLACEMENT	135	100	100	100	100	100	100
COMMUNICATIONS	16	20	20	20	20	25	25
PRESTATIONS DE CESSATION D'EMPLOI CONSTATÉES PAR RÉGULARISATION	48	50	55	57	59	62	65
PRESTATIONS DE CESSATION D'EMPLOI PAYÉES	-	-	-	-	-	-	-
SERVICES PROFESSIONNELS	108	140	50	50	50	50	50
AMORTISSEMENT	62	70	60	60	60	60	50
	1 164 $	1 165 $	1 067 $	1 083 $	1 099 $	1 118 $	1 126 $
PROFIT NET (PERTE)	(1 561) $	(1 964) $	53 $	37 $	24 $	56 $	77 $

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

PLAN D'ENTREPRISE

STATISTIQUES ET INDICATEURS DE RENDEMENT

(en milliers)

	RÉSULTATS RÉELS		PRÉVISION				
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
RÉSUMÉ D'EXPLOITATION							
REVENUS TOTAUX	13 032 $	11 293 $	12 997 $	13 253 $	13 515 $	13 782 $	14 054 $
SALAIRES ET AVANTAGES SOCIAUX - PILOTES	10 326	8 979	8 794	8 992	9 194	9 348	9 535
SALAIRES ET AVANTAGES SOCIAUX - EXPLOITATION	916	911	748	765	782	798	813
FRAIS DE DÉPLACEMENT DES PILOTES	1 164	1 025	1 050	1 072	1 092	1 114	1 137
BATEAUX-PILOTES	485	525	536	546	557	568	579
AUTRES FRAIS DIRECTS	567	742	750	758	767	780	787
TOTAL DES FRAIS D'EXPLOITATION	13 429	12 082	11 877	12 133	12 392	12 608	12 851
MARGE D'EXPLOITATION	(397)	(789)	1 120	1 120	1 123	1 174	1 203
DÉPENSES ADMINISTRATIVES	1 184	1 195	1 067	1 083	1 099	1 118	1 126
PROFIT NET (PERTE)	(1 581) $	(1 984) $	53 $	37 $	24 $	56 $	77 $
STATISTIQUES							
NOMBRE TOTAL D'AFFECTATIONS	7 510	6 800	6 800	6 800	6 800	6 800	6 800
HEURES EN MOYENNE SUR LA PASSERELLE PAR AFFECTATION	8,2	8,2	8,2	8,2	8,2	8,2	8,2
NOMBRE TOTAL D'HEURES SUR LA PASSERELLE	61 582	55 760	55 760	55 760	55 760	55 760	55 760
NOMBRE DE PILOTES (MOYENNE)	63	62,5	60	60	60	60	60
AFFECTATIONS SANS ACCIDENT	99,5%	99,5%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
NOMBRE MOYEN D'AFFECTATIONS PAR PILOTE	119	109	113	113	113	113	113
INDICATEURS DE RENDEMENT							
ADMINISTRATION EN POURCENTAGE DU :							
(i) TOTAL DES FRAIS	8,0%	8,0%	8,2%	8,2%	8,1%	8,1%	8,1%
(ii) TOTAL DES REVENUS	8,9%	10,3%	8,2%	8,2%	8,1%	8,1%	8,0%
REVENUS PAR AFFECTATION	1 736 $	1 659 $	1 911 $	1 949 $	1 988 $	2 027 $	2 067 $
FRAIS D'EXPLOITATION PAR AFFECTATION	1 788 $	1 777 $	1 747 $	1 784 $	1 822 $	1 854 $	1 890 $
MARGE BRUTE PAR AFFECTATION	(53)	(118)	165	165	165	173	177
PROFIT PAR AFFECTATION	(200) $	(209) $	8 $	5 $	4 $	8 $	11 $

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

BUDGET DES IMMOBILISATIONS

2004

Matériel de communication	5 000 $
Matériel et mobilier de bureau	5 000 $
Mise à niveau des logiciels et du matériel informatique et ordinateurs portables pour l'utilisation des cartes marines électroniques	90 000 $
	100 000 $

Les dépenses en capital pour 2004 prévoient une sortie de fonds de 5 000 $ qui serviront à remplacer le matériel et le mobilier de bureau périmés et usés dans les bureaux de l'Administration, et de 5 000 $ pour l'achat de matériel de communication. En outre, l'Administration entend dépenser 90 000 $ pour acheter le matériel informatique nécessaire à l'utilisation des cartes marines électroniques.